ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ДОМ
КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В ПОМОЩЬ РАБОТНИКАМ КЛУБОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К 32-й ГОДОВЩИНЕ ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ДОМ
КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

МЕТОДИЧЕСКИЙ КАБИНЕТ

В ПОМОЩЬ РАБОТНИКАМ КЛУБОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К 32-й ГОДОВЩИНЕ ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

(РАБОЧИЕ МАТЕРИАЛЫ)



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва 1949



ДОСТОЙНО ВСТРЕТИТЬ 32-ю ГОДОВЩИНУ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

Советский народ готовится достойно встретить 32-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, возвестившей «коренной поворот во всемирной истории человечества от старого, капиталистического, мира к новому, социалистическому, миру» (И. Сталин).

Развернувшееся в нашей стране предоктябрьское социалистическое соревнование навстречу 32-й годовщине Великого Октября отражает патриотическое стремление советского народа обеспечить выполнение послевоенной пятилетки в 4 года, ещё более укрепить могущество нашей великой Родины.

Советские железнодорожники отмечают великий праздник под знаком выполнения обязательств, данных в письме товарищу Сталину. В этом письме железнодорожники дали слово перевыполнить план погрузки 1949 г., погрузить сверх плана сотни тысяч вагонов решающих грузов, обеспечить уже в текущем году перевозки каменного угля, чёрных металлов, лесоматериалов, нефтепродуктов на уровне плана 1950 г., ускорить оборот вагона, перевыполнить план по производительности труда и снизить себестоимость перевозок.

Борьба за выполнение социалистических обязательств, данных железнодорожниками в письме товарищу Сталину, должна стать основой всей работы культучреждений по подготовке к 32-й годовщине Октября. Всеми имеющимися формами и средствами массово-политической и культурно-просветительной работы железнодорожные дворцы культуры, клубы, библиотеки и красные уголки должны мобилизовать работников транспорта на выполнение обязательств, на досрочное выполнение плана.

Предоктябрьское социалистическое соревнование железнодорожников направлено также на своевременную и тщательную подготовку транспорта к зиме. Зима — важнейший период в работе транспорта. Чтобы обеспечить зимой беспе-

ребойную работу транспорта и выполнение взятых обязательств, железнодорожники должны всесторонне подготовить своё хозяйство к зиме. Разумеется, культучреждения транспорта не могут пройти мимо этой важнейшей хозяйственно-политической задачи, стоящей перед железнодорожниками.

Подготовку к празднику и день праздника клубы проводят по планам, в которых необходимо предусмотреть организацию лекций и докладов, выставок, тематических вечеров, наглядной агитации и технико-производственной пропаганды, направленных на выполнение задач, поставленных партией и правительством перед советскими железнодорожниками.

Ведущее место в подготовке клубов и дворцов культуры к празднику занимают лекционная пропаганда и наглядная агитация.

Для организации лекций, посвящённых 32-й годовщине Великого Октября, рекомендуется использовать оправдавший себя на практике опыт работы кинолекториев. Для этого клубы организуют чтение цикла лекций по тематике, утверждённой политотделами и территориальными партийными организациями, и сопровождают лекции соответствующими кинофильмами.

Если работа кинолекториев организована хорошо, то они обычно пользуются широкой популярностью и привлекают большое количество посетителей.

Помимо лекций о 32-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции и организующей и руководящей роли партии Ленина — Сталина, часть лекций должна быть посвящена железнодорожному транспорту и задачам, стоящим перед железнодорожниками в зиму 1949/50 г.

Темами лекций, посвящённых железнодорожному транспорту, могут быть следующие.

1. СССР — великая железнодорожная держава.

2. Борьба партии за подъём железнодорожного транспорта в годы сталинских пятилеток.

3. Тщательная и своевременная подготовка железнодорожного транспорта к зиме — важнейшее условие успешного выполнения и перевыполнения плана перевозок.

4. Передовые методы труда на железнодорожном транспорте.

5. Вклад русских и советских учёных в науку и технику железнодорожного транспорта.

6. Железнодорожный транспорт в послевоенной пятилетке.

7. Пятилетку железнодорожного транспорта — в 4 года.

8. Укрепление трудовой и государственной дисциплины — основа дальнейшего подъёма железнодорожного транспорта.

9. Сталинская забота о железнодорожниках.

10. Чёткое выполнение графика и ускорение оборота вагона — важнейшая государственная задача.

11. Технический прогресс на железнодорожном транспорте.

12. Новые железнодорожные магистрали послевоенной сталинской пятилетки и размещение производительных сил страны.

13. Режим экономии и борьба за сверхплановые накопления — важнейшая задача работников железнодорожного транспорта.

Большое значение в воспитании нашей молодёжи в духе советского патриотизма, в духе советской национальной гордости имеют лекции, показывающие величие нашей Родины, её богатства, расцвет её хозяйства и культуры за годы советской власти и в послевоенной пятилетке.

Этому вопросу можно посвятить цикл лекций на тему: «По просторам Родины чудесной».

Темы лекций:

1. СССР — могучая держава.
2. Москва — столица нашей Родины.
3. РСФСР — первая среди равных.
4. Украинская ССР.
5. Белорусская ССР.
6. Солнечная Грузия.
7. Азербайджан — страна чёрного золота.
8. Армянская ССР.
9. Узбекская ССР.
10. Таджикская ССР.
11. Советская Туркмения.
12. Казахстан — родина цветных металлов.
13. Советская Киргизия.
14. Советская Молдавия.
15. Советская Латвия.
16. Советская Литва.
17. Советская Эстония.
18. Карело-Финская ССР.

Каждая лекция должна сопровождаться документальными кинофильмами, показывающими расцвет культуры и экономики в союзных республиках.

Как показал опыт проведения Сталинского дня железнодорожника, ценным лекторским активом является командный и политический состав дорог и отделений, научные и инженерно-технические работники, учащиеся, профработники. Привлечь их к лекционной пропаганде — важная задача культучреждений. Большую помощь клубам в организации лекционной пропаганды, несомненно, могут оказать группы лекторов и докладчиков при политотделах дорог и отделений.

При организации наглядной агитации должны быть прежде всего широко использованы призывы ЦК ВКП(б) к 32-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции и плакаты, посвящённые этой теме.

Рекомендуется организовать в клубах и дворцах культуры выставки и витрины, посвящённые борьбе железнодорожников за досрочное выполнение пятилетки и взятых в письме товарищу Сталину социалистических обязательств. Примерный тематический план выставки и нужные материалы приведены в настоящем сборнике. Но успех такой выставки в значительной степени будет зависеть от умелого использования и показа итогов выполнения плана предприятиями, обслуживаемыми клубом, а также показа лучших людей и опыта их работы.

Организованная в клубе узла станции Москва-Сортировочная Московско-Рязанской дороги выставка на тему «За досрочное выполнение пятилетки» состоит из трёх разделов, размещённых на трёх больших щитах. В центре выставки под портретом товарища Сталина дана цитата: «...советские люди, во главе с коммунистической партией, не пожалеют сил и труда для того, чтобы не только выполнить, но и перевыполнить новую пятилетку» (И. Сталин). Далее на этом центральном щите даны показатели, характеризующие выполнение плана в целом по сети, в соответствии с приведёнными данными в настоящем сборнике. Эти показатели иллюстрируются интересными фотографиями, показывающими отдельные производственные процессы на транспорте.

Второй и третий щиты заполнены показателями работы лучших предприятий узла — паровозного депо и станции Москва-Сортировочная. Здесь кроме показателей выполнения плана и социалистических обязательств помещены фото передовых людей этих предприятий, а ниже даётся описание их достижений в работе. Здесь же даны фото новой техники, вошедшей в эксплоатацию на железных дорогах страны.

В этом же клубе в одном из фойе помещена витрина на тему: «Сталинская забота о железнодорожниках».

Наглядная агитация в клубе и дворце культуры должна мобилизовывать железнодорожников на борьбу за выполнение обязательств, данных в письме товарищу Сталину.

В период подготовки к 32-й годовщине Октября необходимо ещё шире развернуть массово-производственную пропаганду и культурно-массовую работу.

К празднику многие коллективы предприятий железнодорожного транспорта придут с высокими достижениями в выполнении взятых на себя социалистических обязательств. Правлениям клубов и дворцов культуры следует широко популяризировать достижения передового коллектива и его лучших людей среди работников предприятий узла.

В этих целях организуются вечера-подарки. Цель вечера заключается в передаче передового опыта коллектива этого предприятия, в широком показе его достижений и в культурном обслуживании стахановцев узла.

Вечера-подарки правление клуба или дворца культуры организует совместно с партийными, профсоюзными и хозяйственными организациями и проводит по совместно разработанному плану. К вечеру готовится специальная выставка, показывающая производственные достижения, материал о передовых людях и их опыте, статистику и описание рационализаторских предложений и изобретений, показатели экономии средств и материалов, данные о качестве продукции и т. д. Выпускается специальный номер газеты, вывешиваются транспаранты с текстами, посвящёнными передовому коллективу и его лучшим людям, широко используется местное радиовещание. Помещение клуба празднично оформляется.

После официальной части вечера даётся концерт, в программе которого учитываются пожелания передовых людей послушать то или иное любимое произведение.

Коллективы художественной самодеятельности клубов и дворцов культуры тщательно готовятся к концерту. Чтецы разучивают стихи, специально написанные для передового предприятия, хор и солисты готовят интересный песенный репертуар, пишется специальный текст для ведущего. Обычно такой концерт пользуется большим успехом у слушателей.

Вечера-подарки проводятся не только в помещении клуба или дворца культуры, но и непосредственно на предприятиях.

Готовясь к празднику, клубам и дворцам культуры необходимо провести культурно-массовые мероприятия в обще-

житиях узла и на линейных станциях, привлечь для этой цели лекторов, докладчиков, подготовить кинопередвижки и специальные бригады художественной самодеятельности.

* * *

В настоящем сборнике помещён ряд материалов в помощь клубам по организации, подготовке и проведению празднования 32-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Успех рекомендуемых мероприятий зависит от творческой инициативы клубных работников, от применения ими разнообразных форм и методов культурно-массовой работы.

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ВЫСТАВКИ

СОВЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В БОРЬБЕ ЗА ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСЛЕВОЕННОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Организуемые в железнодорожных дворцах культуры и клубах к 32-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции выставки должны ярко и красочно отразить самоотверженный труд железнодорожников в борьбе за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки восстановления и развития транспорта. В красочных диаграммах и фотомонтажах нужно показать выполнение обязательств, данных железнодорожниками в письме товарищу Сталину, результаты предоктябрьского социалистического соревнования.

Первый раздел выставки рекомендуется посвятить показу роли железнодорожного транспорта в народном хозяйстве СССР.

СССР — ВЕЛИКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДЕРЖАВА

Выставка открывается цитатами:

«... железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм» (В. И. Ленин).

«... СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР» (И. В. Сталин).

Железные дороги осуществляют 85% всего грузооборота страны, потребляют для обеспечения своей производственной деятельности 30% всего добываемого угля, 25% всего произ-

водимого металла. За годы сталинских пятилеток благодаря неустанным заботам партии и правительства железнодорожный транспорт был превращён в передовую отрасль народного хозяйства.

Грузооборот железнодорожного транспорта: 1913 г. — 65,7 млрд. *ткм*, 1940 г. — 415,0 млрд. *ткм*, 1950 г. — 532 млрд. *ткм*.

За годы сталинских пятилеток железные дороги были технически перевооружены, построены новые железнодорожные магистрали и вторые пути, значительно усилены транспортные связи страны.

Протяжённость сети железных дорог возросла с 58,5 тыс. *км* в 1913 г. до 106 тыс. *км* в 1940 году, т. е. увеличилась почти в два раза. В путь были уложены новые рельсы мощного типа. Протяжённость линий, имеющих рельсы тяжёлого типа, за годы с 1932 по 1940 г. увеличилась в 8 раз.

Электрификация: 1913 г. — 0 *км*, 1940 г. — 2 тыс. *км*.

Автоблокировка: 1913 г. — 0 *км*, 1940 г. — 8 тыс. *км*.

Локомотивы. За годы сталинских пятилеток транспорт получил 12 тыс. паровозов, в том числе свыше 6 тыс. паровозов серий ФД, ИС, СО.

Вагоны. За годы сталинских пятилеток транспорт получил от промышленности 516 тыс. грузовых вагонов в двухосном исчислении, т. е. столько, сколько построили все заводы царской России за 40 лет.

Автосцепка: 1913 г. — 0, 1940 г. — 250 тыс. вагонов.

Вес поезда: 1913 г. — 573 *т*, 1940 г. — 1 315 *т*, более 230% к 1913 г.

Грузонапряжённость одного километра нашей сети в 3—4 раза превышает грузонапряжённость железных дорог США и Англии.

Огромная техническая вооружённость транспорта и самоотверженный труд железнодорожников обеспечили успешную работу транспорта в годы Великой Отечественной войны.

«Советский железнодорожный транспорт выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны» (И. В. Сталин).

БОРЬБА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ЗА ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСЛЕВОЕННОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Это центральный раздел выставки, он должен всесторонне показать борьбу железнодорожников за досрочное выполнение послевоенной пятилетки.

Этот раздел должен открываться призывами ЦК ВКП(б) в связи с празднованием 32-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. На видном месте должны быть приведены призывы ЦК ВКП(б), обращённые к железнодорожникам.

Основные задачи пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 гг. состоят в том, чтобы восстановить пострадавшие районы страны, восстановить довоенный уровень производства и сельского хозяйства, а затем превзойти этот уровень в значительных размерах.

«В этих целях необходимо:

1. Обеспечить первоочередное восстановление и развитие тяжёлой промышленности и железнодорожного транспорта, без которых невозможно быстрое и успешное восстановление и развитие всего народного хозяйства СССР» (Закон о пятилетнем плане).

Пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства на 1946—1950 гг. предусматривает увеличение по сравнению с довоенным периодом:

а) объёма промышленной продукции на 48%;

б) объёма сельскохозяйственной продукции на 27%;

в) перевозок на железных дорогах на 28%.

В восстановление и развитие железнодорожного транспорта страна вкладывает 40,1 млрд. рублей — одну шестую часть всех капиталовложений в народное хозяйство.

В течение послевоенной пятилетки железные дороги СССР получают 6 165 магистральных паровозов, 555 магистральных электровозов, 865 магистральных тепловозов, 472,5 тыс. грузовых вагонов.

Программа капитальных работ предусматривает строительство 7 230 *км* новых линий, постройку и восстановление 12 500 *км* вторых путей, электрификацию 5 325 *км* железных дорог, оборудование автоматической блокировкой 10 400 *км* железных дорог, укладку в действующую сеть 50 тыс. *км* новых рельсов, восстановление и строительство 1 500 железнодорожных вокзалов, 1 300 стойл паровозных депо, 128 вагонных депо и вагоноремонтных пунктов.

Советские железнодорожники развернули борьбу за досрочное выполнение послевоенной пятилетки.

Народное хозяйство СССР находится на мощном подъёме. План на 1948 г. по валовой продукции всей промышленности СССР выполнен на 106%, увеличенный план I квартала 1949 г. на 100,2%, II квартала 1949 г. — на 101%.

План первых трёх лет пятилетки по валовой продукции всей промышленности выполнен за 1946, 1947 и 1948 гг. на 103%.

Валовая продукция всей промышленности СССР за 1948 г. выросла по сравнению с 1947 г. на 27% и превысила уровень довоенного 1940 г. на 18%. Во втором квартале 1949 г. по сравнению со вторым кварталом 1948 г. валовая продукция всей промышленности СССР выросла на 20% и в июне превысила средний уровень довоенного 1940 г. на 41%.

За 1946, 1947 и 1948 гг. построено, восстановлено и введено в действие около 4 тыс. государственных промышленных предприятий, восстановлено и построено жилищ общей площадью около 51 млн. *м*².

Урожай зерновых культур составил свыше 7 млрд. пудов и без малого достиг довоенного уровня, а средняя урожайность зерновых культур с одного гектара превысила довоенный уровень.

Материальное благосостояние трудящихся масс растёт, реальная зарплата рабочих и служащих повысилась в 1948 г. по сравнению с 1947 г. более чем в два раза.

Неуклонный рост грузооборота на железных дорогах. Железнодорожный транспорт — одна из важнейших отраслей народного хозяйства СССР.

В 1948 г. грузооборот железнодорожного транспорта увеличился по сравнению с 1947 г. на 27% и превзошёл уровень довоенного 1940 г. Среднесуточная погрузка железных дорог возросла в 1948 г. против 1947 г. на 19,3%.

Общий план среднесуточной погрузки на железнодорожном транспорте в 1948 г. выполнен на 104%, в первом квартале 1949 г. — на 102%, во втором квартале — на 100,8%, среднесуточная погрузка всех грузов во II квартале 1949 г. по сравнению со II кварталом 1948 г. возросла на 17%.

В письме товарищу Сталину железнодорожники дали обязательство погрузить сверх плана в 1948 г. 600 тыс. вагонов и фактически погрузили около 1 млн. вагонов. В 1949 г. погрузка на железных дорогах должна возрасти на 13%.

Ускорение оборота вагонов—главный резерв транспорта. Железнодорожный транспорт имеет огромные резервы для

увеличения грузооборота и досрочного выполнения послевоенной пятилетки.

В 1949 г. важнейшей задачей железнодорожников является ускорение оборота вагонов на 27 часов за счёт сокращения простоев вагонов под грузовыми операциями на 19%, на технических станциях — на 6% и увеличения коммерческой скорости движения поездов — на 8%.

Показатель оборота вагона, характеризующий производственный цикл работы транспорта, имеет огромное значение для ускорения оборачиваемости товаро-материальных ценностей во всём народном хозяйстве.

Ускорение оборота вагона на одни сутки даст возможность ускорить на один день доставку к местам выгрузки свыше 1,5 млн. *т* сырья, топлива, металла, машин и товаров широкого потребления.

Капитальное строительство и восстановление. За истекшие годы послевоенной пятилетки осуществлена уже огромная программа капитального строительства и восстановления.

Введены в действие тысячи километров магистральных дорог и вторых путей, сотни мостов, многие депо, станции и вокзалы.

В частности, построены линии Сосьва—Алапаевск, Джамбул—Чулак-Тау, Черноморская линия Сухуми — Сочи, Кант — Быстровка — Рыбачье, восстановлено двухпутное движение по направлению Москва — Харьков — Прохладная, Москва — Ленинград, развита сеть донецких дорог и т. д.

Развернулось сооружение ряда важнейших линий, в том числе Моинты — Чу, Чарджоу — Кунград, крупнейшей магистрали Европы — Сталинско-Магнитогорской и др.

Объём капитальных работ на транспорте в 1948 г. составил по отношению к 1947 г. 111%.

Восстановлено и построено около 2 млн. $м^2$ жилой площади.

Борьба за рентабельность, сверхплановые накопления и снижение себестоимости. Железнодорожники вместе со всеми трудящимися нашей страны развернули борьбу за увеличение сверхплановых накоплений, снижение себестоимости, ускорение оборачиваемости оборотных средств, бережливость и экономию.

В 1948 г. себестоимость перевозок была снижена на 8,6%, экономия от сверхпланового снижения себестоимости составила более 800 млн. рублей. В первом полугодии 1949 г. себестоимость снижена на 1,7% против плана.

Экономия топлива составила 2 350 тыс. *т* в 1948 г.

Однако, многие железные дороги понесли большие убытки от несохранности перевозок и коммерческих неисправностей.

В 1949 г. транспорт должен стать высокорентабельной отраслью народного хозяйства и дать государству несколько миллиардов рублей прибыли.

Себестоимость перевозок необходимо снизить в 1949 г. на 6% путём ускорения оборота вагона, экономии сырья, материалов и топлива, увеличения производительности труда, ликвидации бесхозяйственности.

Железнодорожник, помни:

Ускорение оборота вагона в 1949 г. на 27 часов сокращает расходы на 1 млрд. рублей.

Повышение веса поезда на 1% увеличивает доходы транспорта на 64 млн. рублей.

Снижение порожнего пробега вагонов на 1% повышает доходы на 50 млн. рублей.

Повышение динамической нагрузки на ось гружёного вагона на 1% снижает расходы на 58 млн. рублей.

Настойчиво борись за выполнение и перевыполнение технико-экономических показателей работы транспорта, за высокое качество работы железных дорог.

Важнейшая задача железнодорожников в борьбе за высокую рентабельность — обеспечение сохранности перевозок грузов.

С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНИТЬ СЛОВО, ДАННОЕ ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ

В этом разделе выставки надо показать основные обязательства железнодорожников, данные в письме товарищу Сталину, и ход их выполнения округом, дорогой, отделением, станцией, депо, а также отдельными работниками.

Этот раздел следует открыть цитатами из письма железнодорожников товарищу Сталину.

«Железнодорожники всегда помнят, дорогой товарищ Сталин, Вашу историческую речь о великом государственном значении железных дорог в СССР и о великой чести для каждого работать на транспорте. Ваши мудрые проникновенные слова всегда воодушевляли нас и вдохновляют ныне на самоотверженный труд во имя дальнейшего укрепления могущества нашей любимой советской Родины. Мы всегда и везде чувствуем неустанное внимание большевистской партии, Советского правительства, Вашу отеческую заботу, родной

Иосиф Виссарионович, о транспорте, о железнодорожниках, и это внимание, эта забота придают нам новые силы, рождают желание работать всё лучше и лучше, всемерно увеличивать свой вклад в дело пятилетки, достойно выполнить свой долг перед государством».

(Из письма железнодорожников Советского Союза товарищу Сталину.)

Железнодорожники дали слово великому вождю народов товарищу Сталину:

— перевыполнить план погрузки 1949 г., в том числе погрузить сверх плана: каменного угля — 115 тыс. вагонов, чёрных металлов — 14 тыс. вагонов, лесоматериалов — 54 тыс. вагонов и нефтепродуктов 150 тыс. цистерн;

— обеспечить перевозки кам нного угля, лесоматериалов, кокса и нефтепродуктов на уро не плана 1950 г.;

— ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа;

— перевыполнить план по производительности труда на 3%;

— снизить расход топлива на измеритель работы против плана на 2%;

— снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5%.

(В этом разделе следует также дать обязательства тех округов, дорог, отделений, низовых производственных звеньев, в районе которых находится дворец культуры или клуб, подготовляющий выставку).

«Мы заверяем Вас, товарищ Сталин, что будем трудиться, не покладая рук, чтобы точно и в срок выполнить все задания партии и правительства».

(Из письма железнодорожников Советского Союза товарищу Сталину.)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ — ЛАУРЕАТЫ СТАЛИНСКОЙ ПРЕМИИ

В послевоенной пятилетке железнодорожники добиваются значительного усиления технической вооружённости транспорта и дальнейшего технического прогресса во всех отраслях своего хозяйства.

Железные дороги пополняются новыми мощными паровозами, тепловозами, электровозами, большегрузными вагонами, оснащаются совершенной автоблокировкой и автостопами, обеспечивающими безопасность движения поездов.

В 1948 г. по сравнению с 1947 г. железнодорожный транспорт получил от промышленности больше паровозов на 53%, товарных вагонов — на 45%, рельсов — на 34%.

Важнейшие участки сети переводятся на тепловозную тягу.

В 1949 г. большой группе работников транспорта за выдающиеся изобретения и коренные усовершенствования методов производственной работы присуждены Сталинские премии.

Сталинская премия присуждена конструкторам Барыкину Ф. Д., Алёшину В. А., Белогорцеву П. Г., Гуленко Н. Н., Орлову Н. Г., Девьякович Г. М., Игнатьеву А. Ф., Лобанову А. В., Платову В. И. за создание машин для комплексной механизации путевых работ на железнодорожном транспорте.

На железных дорогах Советского Союза комплексная механизация работ по реконструкции, капитальному и среднему ремонтам пути осуществлена при помощи балластёров, путеукладчиков, путевых стругов, снегоочистителей и саморазгружающегося подвижного состава, являющихся основными машинами путевого хозяйства. Комплекс этих машин является нашим отечественным достижением; таких машин не знает транспорт ни одной из капиталистических стран.

Механизация путевых работ сокращает наполовину общий расход рабочей силы и время занятия перегона; при капитальном ремонте пути экономия в рабочей силе достигает 40%, а при среднем ремонте 30%. На всех видах ремонта при использовании путевых машин тяжёлого типа сокращается ежегодно 5,6 млн. человеко-дней, а денежная экономия в год превышает 60 млн. рублей.

Сталинская премия присуждена авторам-конструкторам Балашенко В. Х. и Лычевой Е. В., работающим в конструкторском бюро Южно-Уральской дороги и создавшим путевую землеуборочную машину.

Путевая машина системы Балашенко полностью механизирует такие весьма трудоёмкие работы, как уборка загрязнённого балласта после среднего и капитального ремонта станционных путей и путей в выемках и тоннелях; она производит углубление междупутий с целью удаления наслоений грязного балласта. Машина убирает сплавы в выемках, киркует, погружает и вывозит уплотнённый снег, лёд и шлак. Производительность машины за 1 час на уборке грунта 200 *м*³, на уборке шлака и льда — 400 *м*³. Одна машина заменяет до 400 рабочих. Годовая экономия от применения только одной уборочной машины составляет около 250 тыс. рублей.

Сталинскую премию получили творцы отечественного автостопа — инженеры Танцюра А. А., Данилов М. П., Красников М. П., Пузанков Д. К., Рязанцев Б. С., Семёнов Н. М., Булдык К. А. и Курбатов Е. Д.

Точечный индуктивно-резонансный автостоп системы Танцюра является оригинальной отечественной разработкой.

В прошлом году точечно-индуктивными автостопами оборудовано главное направление Московско-Курской дороги, а также ряд участков Южной, Томской и Омской дорог.

Премия присуждена конструкторам электромеханического завода «Ревтруд» тт. Силичу В. В., Ерохину Г. Г., Севастьянову Ф. С., консультанту завода, профессору Ленинградского института инженеров транспорта Алексееву А. Е. и начальнику рельсосварочного треста МПС Рабиновичу А. Я., которые в результате упорного труда создали замечательный образец рельсосварочной электроконтактной машины РСКМ-20МА.

Рельсосварочными машинами завода «Ревтруд» уже сварено более 3 тыс. *км* рельсов и восстановлено около 500 тыс. разрушенных рельсов, что дало экономию более 20 млн. рублей.

Сталинская премия присуждена стахановцу-новатору, старшему машинисту паровозного депо Зилово Забайкальской дороги т. Соловьёву И. Т. за коренные усовершенствования процесса работы паровозных бригад по эксплоатации и ремонту паровозов, обеспечившие значительное повышение производительности труда, экономию топлива и улучшение использования паровозов.

За три послевоенных года работы т. Соловьёв сэкономил 1 250 *т* угля, 4,5 *т* смазки и 350 тыс. рублей в результате продления срока службы ответственных деталей и удлинения пробега паровоза между ремонтами.

Инженеру Главного управления сигнализации и связи МПС т. Метассу Н. А. присуждена премия за участие в разработке вместе с инженерами завода им. Козицкого конструкции железнодорожной радиостанции, обеспечивающей связь движущегося поезда с диспетчерами станции. (При оформлении раздела выставки, посвящённого новаторам транспорта, следует использовать портреты лауреатов Сталинской премии, опубликованные в «Гудке» и других центральных газетах.)

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

«...Соревнование есть коммунистический метод строительства социализма на основе максимальной активности миллионных масс трудящихся» (И. В. Сталин). 95% всех железнодорожников участвуют во всенародном социалистическом соревновании за досрочное выполнение послевоенной пятилетки.

Производительность труда железнодорожников благодаря развёртыванию соревнования, распространению передовых, стахановских методов и механизации трудоёмких процессов возросла в 1948 г. на 14,6%.

Десятки тысяч железнодорожников уже досрочно выполнили свои пятилетние задания.

В 1947 г. экономия от осуществления рационализаторских предложений и изобретений железнодорожников составила 220 млн. рублей, а в 1948 г. 400 млн. рублей.

Широкое распространение передовых, стахановских методов способствует росту производительности труда и даёт огромный экономический эффект.

В 1940 г. по методу машиниста Николая Лунина работало 3 500 паровозных бригад, а на 1 января 1949 г. работала уже 15 071 паровозная бригада.

Лунинское движение обеспечило увеличение пробега паровозов без подъёмочного ремонта. Пробег паровозов без подъёмочного ремонта увеличился за 1940 — 1948 гг. на 48%.

Резко снизился благодаря лунинскому методу межпоездной ремонт. Если число случаев межпоездного ремонта в 1940 г. принять за 100, то в 1948 г. их было только 19,8.

Борьба за экономию топлива по примеру машиниста Николая Коробкова позволила сэкономить в 1948 г. 2 350 тыс. *т* топлива.

В 1948 г. на стройках транспорта по методу знатного каменщика Рахманина работало 50 тыс. строителей.

Применение передовых методов на стройках, внедрение передовой технологии и рационализаторских предложений дало возможность снизить расходы за год на 26,786 тыс. рублей.

По методу работников Тимошевского паровозного депо паровозники сети своими силами возродили 2 963 паровоза, а вагонники 2 073 пассажирских вагона.

ДВИЖЕНИЕ ПЯТИСОТНИКОВ

Развернувшееся на транспорте движение машинистов-пятисотников имеет огромное государственное значение. Движение пятисотников вскрывает большие резервы в работе транспорта и является могучим средством дальнейшего подъёма работы железных дорог. Инициаторы движения пятисотников машинисты: Гульшин (депо Россошь), Глубоков (депо Отрожка), Слушаенко (депо Купянск), Шумилов (Красный Лиман), Кузнецов (депо Кавказская) достигли пробега локомотивов в 500 и более километров.

Центральную часть раздела выставки о социалистическом соревновании железнодорожников надо посвятить патриотическому движению машинистов-пятисотников.

На отдельных стендах надо поместить фото лучших пятисотников дороги, отделения, депо, привести показатели их работы. В связи с тем, что движение машинистов-пятисотников перерастает в массовое социалистическое соревнование работников, связанных с движением поездов, следует также дать фото и показатели работы передовых движенцев, вагонников и путейцев, помогающих пятисотникам добиваться высоких пробегов локомотива.

Во второй декаде сентября 1949 г. в целом по сети 7 146 машинистов добивались высоких среднесуточных пробегов своих локомотивов, из них 1 603 машиниста выполняли 500 *км* пробега и выше. 74 паровозных депо полностью перешли на работу по уплотнённым графикам, на сети организовано 535 паровозных колонн пятисотников. Благодаря движению машинистов-пятисотников в июле горячий парк паровозов на сети был сокращён на 500 единиц.

СТАЛИНСКАЯ ЗАБОТА О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАХ

На удовлетворение культурно-бытовых нужд железнодорожников государством выделено:

1940 г.	2 050,5	млн. рублей
1946 г.	2 843,0	» »
1947 г.	3 569,8	» »
1948 г.	3 812,9	» »
1949 г.	4 399,2	» »

За три года послевоенной пятилетки капиталовложения в строительство жилищ и культурно-бытовых учреждений на железнодорожном транспорте составили 2 млрд. 64,9 млн. руб.

В 1949 г. на эти цели будет израсходовано 954,2 млн. руб.

Вдвое выросли ассигнования на народное образование. Школам железнодорожного транспорта отпущено средств в 1949 г. более чем вдвое по сравнению с предвоенным годом:

В 1940 г.	385 млн. рублей
» 1949 »	830 » »

Родина предоставляет советскому человеку возможность избрать любую специальность, совершенствовать своё мастерство, овладевать высотами науки и техники.

На железнодорожном транспорте имеются следующие учебные заведения:

Академия для высших командных кадров,

13 институтов,

85 техникумов,

39 трёхгодичных школ машинистов,

152 технических школы, широкая сеть инженерных, технических курсов и курсов по подготовке и повышению квалификации кадров массовых профессий.

На содержание системы подготовки кадров на транспорте в 1949 г. будет израсходовано 902 млн. рублей.

Заботливо оберегает социалистическое государство труд и отдых советского человека. 21 700 врачей и 60 тыс. работников среднего медицинского персонала стоят на страже здоровья тружеников социалистического транспорта и их семей.

По бюджету Министерства путей сообщения на нужды здравоохранения ассигновано в текущем году 1 млрд. 379 млн. рублей против 570 млн., затраченных в 1940 г.

Рост бюджета государственного социального страхования по профсоюзу рабочих железнодорожного транспорта:

1940 г.	870,7 млн. руб.
1946 »	1 422,5 » »
1947 »	1 643,0 » »
1948 »	1 765,0 » »
1949 »	1 872,0 » »

В 1948 г. 123 тыс. железнодорожников провели свой отпуск в домах отдыха и санаториях, а в 1949 г. будет выдано 163 тыс. путёвок. На путёвки ассигновано 79 млн. рублей.

На содержание детских учреждений на железнодорожном транспорте ассигновано из средств социального страхования 64,4 млн. рублей.

УКРЕПЛЕНИЕ ТРУДОВОЙ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДИСЦИПЛИНЫ — ОСНОВА ДАЛЬНЕЙШЕГО ПОДЪЁМА ТРАНСПОРТА

Этот раздел выставки должен быть посвящён пропаганде Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта СССР.

«Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определённом порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте» (И. В. Сталин).

«Всякое нарушение работниками железнодорожного транспорта своих обязанностей влечёт за собой угрозу для жизни перевозимых железными дорогами людей, для своевременной и аккуратной доставки грузов социалистической промышленности и сельского хозяйства, для сохранности доверенной транспорту социалистической собственности и для обороноспособности Союза ССР. Поэтому на железнодорожном транспорте «железная трудовая дисциплина» необходима «вдвойне и втройне» (В. И. Ленин).

«Трудовая дисциплина обязывает каждого работника железнодорожного транспорта:

а) точно исполнять возложенные по службе обязанности, проявляя необходимую инициативу;

б) неуклонно соблюдать требования законов, приказов, правил и инструкций, действующих на железнодорожном транспорте;

в) строго хранить государственную и военную тайну;

г) быть честным, правдивым, хорошо знать своё дело и постоянно в нём совершенствоваться;

д) проявлять заботу и внимание к пассажирам железнодорожного транспорта;

е) оберегать государственную собственность: технические средства железнодорожного транспорта (локомотивы, вагоны, путь, средства связи и пр.), оборудование и материалы, а также принятые к перевозке железными дорогами грузы и багаж;

ж) выполнять нормы и измерители работы транспортных средств, всемерно добиваясь улучшения использования подвижного состава (оборота паровоза и вагона), выполнять и перевыполнять установленные нормы выработки;

з) строго соблюдать правила служебной вежливости и порядок приветствия при встрече со старшими и равными по званию».

(Из Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта СССР.)

ТЩАТЕЛЬНАЯ И СВОЕВРЕМЕННАЯ ПОДГОТОВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К ЗИМЕ— ВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ УСПЕШНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ И ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК

Своевременная подготовка транспорта к зиме является сейчас важнейшей задачей железнодорожников.

В выставке или на отдельных стендах следует отразить подготовку отделения, станции, дистанции пути и связи, паровозного депо, вагонного участка к зиме. Этот раздел следует начать с выдержки из письма железнодорожников товарищу Сталину:

«... мы считаем своим долгом подготовить... к зиме и хозяйство и кадры тщательнее и лучше, чем когда-либо...»

Широко в этом разделе следует показать коллективы и отдельных работников, отлично подготовивших хозяйство к зиме, старых производственников, обучивших молодых рабочих работе в зимних условиях.

Огромное значение имеет патриотическая инициатива путейцев Московско-Окружной дороги и Дедовической дистанции пути Ленинградской дороги, которые выдают гарантийные обязательства отличного содержания пути и пропуска поездов без ограничения скорости и веса составов в любое время года.

На 1 сентября 1949 г. 129 дистанций пути и около трех тысяч околотков выдали гарантийные обязательства, а свыше 430 дистанций и около четырех тысяч околотков участвуют в соревновании и добиваются права подписать гарантийные обязательства.

В этом разделе выставки надо показать путейцев дистанции, выдавших гарантийные обязательства и обеспечивающих отличное содержание пути.

В период зимних перевозок клубы должны широко пропагандировать опыт передовиков, настойчиво преодолевающих зимние трудности и показывающих образцы самоотверженного труда.

РЕКОМЕНДАТЕЛЬНЫЙ СПИСОК РЕПЕРТУАРА
ДЛЯ ЧТЕЦОВ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ

С. Васильев. «С именем Ленина». «Затейник», № 1, 1949.

С. Васильев. «Подарки вождю». Газ. «Моск. большевик», 26 августа, 1946.

С. Васильев. «Россия». Репертуарн. лист. «Московский большевик», январь 1949.

С. Васильев. «Русский человек». «Молодёжная эстрада», вып. 16, 1947.

С. Гудзенко. «Слово комсомольца». «Комсомольская правда», № 102, 1 мая 1949.

А. Гончар. «Знаменосцы» (роман). «Молодая гвардия», 1947. Отрывки. 2-я ч., IV раздел, стр. 145—150, ч. I, разделы XIV и XV, стр. 64—72.

Б. Горбатов. «Выбор дороги» (отрывок из романа). «Комсомольская правда», 19 сентября 1948.

Джамбул. «Великий Сталинский закон». Избр. песни. Гослитиздат, 1946.

А. Жаров. «Воскресающие города». Сб. «Моск. юность», «Моск. рабочий», М., 1947.

М. Исаковский. «Слава народу». «Советский писатель», 1947.

А. Кулешов. «Коммунисты». «Знамя», № 6, 1948.

С. Кирсанов. «Свети, столица наша». Художественная самодеятельность, вып. № 5.

Л. Кассиль. «Рассказ об отсутствующем». Художественная самодеятельность. Репертуарный листок, 1947.

В. Лебедев-Кумач. «Бдительность». Сб. «Священная война», 1942.

В. Лебедев-Кумач. «Песня о Сталинграде». Сб. «Чтец-декламатор». «Молодая гвардия», 1949.

М. Луконин. «Великий сад». «Новый мир», № 3, 1949.

М. Луконин. «Рабочий день». «Звезда», № 12, 1948.

В. Маяковский. «Стихи о советском паспорте». Собрание сочинений.

В. Маяковский. «В. И. Ленин». Поэма (отрывки). «Стихотворения» т. III. Л., «Советский писатель».

В. Маяковский. «Ленинцы», там же.

В. Маяковский. «Разговор с товарищем Лениным», там же.

М. Матусовский. «Есть такая партия». Художественная самодеятельность, № 5.

М. Матусовский. «Карта пятилетки». Репертуарный листок, № 2. «Московский большевик», январь 1947.

М. Матусовский. «Великий план». Художественная самодеятельность, февраль 1947.

С. Наровчатов. «Слава Родины». Художественная самодеятельность, вып. № 5.

А. Недогонов. «Знаменосцы труда». Молодёжная эстрада, вып. 29, 1948.

П. Павленко. «Верность слову». Молодёжная эстрада, вып. 20, 1948.

В. Панова. «Спутники» (повесть). «Советский писатель». Отрывки из гл. XII «Данилов».

А. Прокофьев. «Люди большого труда». Художественная самодеятельность, № 2, 1947.

Б. Полевой. «Повесть о настоящем человеке». «Сов. писатель», М., 1947. Отрывки из гл. 14, 15, 16 (ч. 1-я), 10, 11, ч. 2-я, послесловие.

А. Софронов. «Слово Сталина» (стихи). «Моск. рабочий», 1947.

К. Симонов. «Красная площадь». Художественная самодеятельность, № 5.

А. Сурков. «В. И. Ленину». Молодёжная эстрада, вып. 30, 1948.

А. Сурков. «Весна человечества». «Правда», № 121, 1 мая 1949.

М. Светлов. «Всем подразделениям эпох». «Новый мир», № 2, 1948.

А. Сурков. «Великий город» (стихи). «Новый мир», № 9, 1947.

Я. Смеляков. «Наш герб» (легенда). «Новый мир», № 9, 1948.

А. Толстой. «Хлеб» (отрывки), гл. 12, разд. 6. «Советский писатель».

А. Толстой. «Говорит Ильич» (из романа «18-й год»). Сб. «Боевое знамя», изд. ОР ВДНТ.

А. Твардовский. «Василий Тёркин» (отрывки). Сб. «Победа», «Искусство», 1945.

Д. Фурманов. «Чапаев» (отрывки). Детиздат, 1947, стр. 204—208.

М. Шолохов. «Они сражались за родину» (отрывки), гл. 3-я.

С. Щипачёв. «Красная площадь». Молодёжная эстрада, вып. 15.

С. Щипачёв. «Павшим» (стихи). «Новый мир», № 6, 1948.

МНОГОАКТНЫЕ ПЬЕСЫ

С. Бабаевский. «Кавалер золотой звезды» (инсц. Винера). Мужских ролей — 11, женских — 6.

Б. Горбатов. «Юность отцов». Мужских ролей — 8, женских — 4, ведущий — 1.

В. Гусев. «Слава». Мужских ролей — 6, женских — 4.

В. Катаев. «Сын полка». Мужских ролей — 20 (из них 9 эпизодических), женских — 2.

А. Корнейчук. «Макар Дубрава». Мужских ролей —14, женских—9.

В. Любимова. «Снежок». Мужских ролей — 8, женских — 5.

Н. Павленко и *Родзинский.* «Счастье». Мужских ролей — 10, женских — 7.

Б. Ромашов. «Великая сила». Мужских ролей — 11, женских — 9.

А. Рахманов. «Профессор Полежаев» («Беспокойная старость»). Мужских ролей — 8, женских — 4.

А. Симуков. «Воробьёвы горы». Мужских ролей — 7, женских—9.

К. Симонов. «Чужая тень». Мужских ролей — 6, женских — 5.

К. Симонов. «Русский вопрос». Мужских ролей — 9, женских — 2.

А. Софронов. «Московский характер». Мужских ролей — 8, женских — 7.

А. Софронов. «В одном городе» Мужских ролей —15, женских—9.

А. Суров. «Большая судьба» («Обида). Мужских ролей — 11, женских — 5.

А. Фадеев. «Молодая Гвардия» (Инсц. Г. Гракова). Мужских ролей — 15, женских — 7.

И. Шток. «Гастелло». Мужских ролей — 3, женских — 2.

Штайн и *Кузнецов.* «Призвание». Мужских ролей — 10, женских — 3.

А. Штейн. «Закон чести». Мужских ролей — 17, женских — 6.

ОДНОАКТНЫЕ ПЬЕСЫ

Апушкин. «Греческая трагедия».

Градов. «Мастер».

Давурин и *Кривошеин.* «Сказка о будущем».

Ирошников. «В степных просторах» (вариант для агитбригад «Зелёный кросс»).

Кривошеин. «На маленькой станции».

Луковский. «На страже безопасности».

Никулин и *Кепинов.* «Флорида № 306».

Новикова. «Мечта».

Стасенко. «Гражданин страны».

Суходольский и *Ульянинский.* «Широким шагом».

Суходольский. «Стёжки-дорожки».

Стобовой. «Лунная ночь».

Ульянинский. «Поезд свободы».

Ульянинский. «На полустанке».

Ульянинский. «Пути фронтовые».

Ульянинский. «Весной».

Ульянинский. «Перед рассветом».

Ульянинский. «Самое дорогое».

Фельдман. «Глубокая вспашка».

Школьник. «На переднем крае».

Школьник. «Родные люди».

Яльцев. «Тайга».

ОЧЕРКИ, СТИХИ, ПЬЕСЫ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Н. Михайлов. Новые пути. В кн. Н. Михайлов. Над картой Родины. 1917—1947 гг. М., «Молодая гвардия», 1947, стр. 204—215.

В. Попов. Сталь и шлак (роман). Журн. «Знамя» № 2, 1949, стр. 93—96. Поджог колонны немецких танков старым машинистом.

И. Козлов. В крымском подполье. «Советский писатель», М., 1948, стр. 212—220. О подпольной работе группы железнодорожников в годы Великой Отечественной войны.

А. Суров. «Зелёная улица». Пьеса в 4 действиях. Действующие лица: мужчин 8, женщин 4. Декорации: платформа железнодорожной станции, квартира машиниста, квартира начальника дороги, кабинет директора института. Издание ВУОАП.

К. Мовзон. «Константин Заслонов». Пьеса в 4 действиях. Действующие лица: мужчин 18, женщин 1. Декорации: железнодорожный разъезд, кабинет начальника гестапо, квартира инженера, паровозное депо, квартира железнодорожного мастера. Издание «Искусство», 1946.

В. Панова. «Девочки». Пьеса в 3 действиях. Действующие лица: мужчин 8, женщин 6. Декорации: комната, передняя, кухня, диспетчерская. Издание «Искусство, 1946, ВУОАП.

Б. Ромашов. «Знатная фамилия». Пьеса в 4 действиях. Действующие лица: мужчин 8, женщин 4. Декорации: комната, приёмная начальника дороги, депо, сад. Издание «Искусство», 1946.

К. Паустовский. «Пассажир из Москвы». Пьеса в 2 картинах. Действующие лица: мужчин 4, женщин 2. Издание ВУОАП.

К. Мдивани и *Киров.* «Молодой человек». Пьеса в 4 действиях. Действующие лица: мужчин 12, женщин 2. Декорации: кабинет начальника депо, кабинет начальника гестапо, ресторан, комната. Издание ВУОАП.

Н. Свирченко. Творцы мощных путевых машин. (К присуждению изобретателям-путейцам Сталинской премии.) «Гудок», 13 апреля 1949, стр. 2.

С. Марфин. Большое сердце. (Очерк о машинисте Орловского депо Иване Нилыче Чернячине, проработавшем на транспорте 50 лет.) «Гудок», 29 сентября 1948, стр. 2.

М. Гроссман. Наступление на пустыню. (Укладка Транскаракумской магистрали Чарджоу — Кунград.) «Гудок», 1 мая 1949, стр. 3.

М. Исаковский. Труженикам стальных магистралей. «Гудок», 10 августа 1947.

М. Матусовский. «Опять, как в годы первых пятилеток». Журн. «Огонёк» № 38—39, 1946.

Н. Гудовский. «По дорогам родины». «Гудок», 19 сентября 1948.

П. Комаров. «Медвежий угол». Журн. «Октябрь» № 1, 1947.

В. Акшинский. «На южном Сахалине». «Гудок», 9 января 1949.

В. Хмара. «Баллада о донецком машинисте». Репертуарный листок для художественной самодеятельности железнодорожников. Трансжелдориздат, 1944.

МУЗЫКАЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА

А. В. Александров. *О. Колычев.*	— Песня о Ленине — для смешан. хора (перелож. П. Милославова). Сборник Музгиз, 1949.
Б. Асафьев. *А. Чуркин.*	— Песня о Ленине для голоса с ф/п. Сборник «Песни о Ленине». Музгиз, 1945.
А. В. Александров. *М. Инюшкин.*	— Кантата о Сталине — для смешан. хора с ф/п. Музгиз.
М. Блантер. *А. Сурков.*	— Песня о Сталине. Для смешан. хора с ф/п. Музгиз.
В. Захаров. *М. Исаковский.*	— Величальная И. В. Сталину. Русский народный хор с ф/п. Музгиз.
В. Захаров. *М. Исаковский.*	— Соколы. Русский народный хор с ф/п. Музгиз.
М. Блантер. *М. Исаковский.*	— Под звёздами балканскими — для голоса с ф/п. Музгиз.
М. Блантер. *М. Исаковский.*	— Летят перелётные птицы — для голоса с ф/п. Музгиз, 1949.
И. Дунаевский. *Л. Ошанин.*	— Ехал я из Берлина — для голоса с ф/п. Музгиз.

В. Захаров. *М. Исаковский.*	— Песня о России. Русский народный хор с ф/п. Музгиз.
М. Коваль. *Л. Ошанин.*	— Баллада об Александре Матросове — для голоса с ф/п. Музгиз, 1948.
Б. Мокроусов. *В. Лебедев - Кумач.*	— Песня о Сталинграде — для смешан. хора с ф/п. Музгиз.
А. В. Александров. *О. Колычев.*	— Песня о Советской Армии — для 2-голосн. хора с ф/п. Сборник песен пионеров. Музгиз, 1948.
В. Седой. *А. Фатьянов.*	— Где же вы, друзья однополчане — для голоса с ф/п. Музгиз, 1949.
Д. Шостакович. *Е. Долматовский.*	— Тоска о родине. Для 2 солистов и смешан. хора и ф/п. Музгиз, 1949. Песня мира. Из к/ф «Встреча на Эльбе»—для 2-голосн. хора с ф/п.
Л. Шульгин (обр.) *А. Безыменский.*	— Молодая гвардия — для смешан. хора с ф/п. Музгиз, 1949. Сб. «30 лет ВЛКСМ».
С. Потоцкий (обр). *А. Безыменский.*	— Краснофлотский марш — для смешан. хора с ф/п. Музгиз, 1949. Сб. «30 лет ВЛКСМ».
А. Новиков. *Л. Ошанин.*	— Гимн демократической молодёжи — для смешан. хора с ф/п. Музгиз, 1949. Сб. «30 лет ВЛКСМ».
М. Фрадкин. *М. Матусовский.*	— Песня комсомольской славы—для смешан. хора с ф/п. Музгиз, 1949.
А. Островский. *Л. Ошанин.*	— Комсомольцы — для смешан. хора с ф/п. Музгиз, 1949.
Ю. Милютин. *В. Лебедев - Кумач.*	— Комсомольцы-москвичи—для смешан. хора с ф/п. Музгиз, 1949.
П. Акуленко. *Я. Шведов.*	— Поднимайтесь, леса—для русского народного хора с баяном. Репертуарный листок «Художественная самодеятельность», вып. 3, 1949.
М. Блантер. *М. Исаковский.*	— Пшеница золотая — для голоса с ф/п. Музгиз.
А. Титов. *П. Берницкий.*	— Леса шумят—для 2-голосн. хора с баяном. Репертуарный листок «Художественная самодеятельность», вып. 3, 1949.
Дм. и Дан. Покрасс. *А. Жаров.*	— Песня славы вождю — для голоса и хора с ф/п. Сб. «В помощь хоровым и вокальным коллективам». Изд. Трансжелдориздата, 1949.
И. Любан. *Л. Ошанин.*	— Солдаты железных дорог — для смешан. хора с ф/п или баяном (там же).
В. Кручинин. *О. Фадеева.*	— Железнодорожная держава—для голоса и хора с ф/п (там же).

И. Дунаевский *В. Лебедев-Кумач.*	— Марш железнодорожников — для смешан. хора с ф/п (там же).
И. Дунаевский. *В. Соловьёв.*	— За здоровье машинистов — для голоса и смешан. хора с ф/п (там же).
С. Туликов. *Ю. Данилович.*	— Песня машинистов паровозных колонн — для голоса, дуэта или хора с ф/п (там же).
С. Туликов. *Я. Белинский.*	— Бригада паровозная—для женского дуэта с ф/п (там же).
И. Любан. *С. Васильев.*	— По зелёным коридорам — для голоса с ф/п (там же).
В. Кручинин. *О. Фадеева.*	— Подожди немножко — для голоса с ф/п (там же).
М. Феркельман и *Ходжа-Эйнатов.* *А. Чуркин.*	— Таёжная — для смешан. хора с ф/п (там же).
Дм. и Дан. Покрасс. *В. Шифрина.*	— Шуточная-железнодорожная—для смешан. хора с ф/п (там же).
В. Кручинин. *О. Колычев.*	— Партизанская сторонка—для смешан. хора с ф/п (там же).
Н. Будашкин. *Г. Акулов.*	— За дальнею околицей —для голоса с ф/п. Музфонд, 1948.
И. Дунаевский. *С. Алымов.*	— Снова поёт соловей — для голоса и хора с ф/п. Музгиз, 1949.
Д. Васильев-Буглай. *А. Сальников.*	— Я девчёнка молодая—для смешан. хора с ф/п. Музгиз, 1949. Сб. составлен П. Милославовым.
В. Сорокин. *А. Фатьянов.*	— Друзья—для голоса с ф/п. Музгиз, 1949. Сборник избранных сочинений В. Сорокина.
Ю. Милютин. *А. Сафронов.*	— Сирень-черёмуха — для голоса с ф/п. Музгиз, 1949.
К. Моссалитинов. Сл. народные.	— Ой, доля-раздолия. Музгиз, 1949. Сб. составлен Милославовым.
Н. Крюков. *Е. Долматовский.*	— Уходил на войну сибиряк. Из к/ф «Сказание о земле Сибирской»—для голоса или хора с ф/п. Музгиз, 1949.
З. Компанеец. *Л. Ошанин и* *Л. Кондырев.*	— За рекою зори — для голоса и смешан. хора с ф/п. Музгиз.
К. Молчанов. *М. Львовский.*	— Вот солдаты идут — для голоса. Сб. «Споемте, друзья», 1948.

ДЛЯ РУССКОГО НАРОДНОГО ОРКЕСТРА

А. Александров. (обр. *В. Панова*) — Кантата о Сталине (с хором). Музгиз, 1946.

В. Захаров. — Ой туманы мои. (Русский оркестр. Песни советских композиторов. Сост. и оркестр. А. Дорожкин). Музгиз, 1947.

В. Седой — Услышь меня, хорошая (там же). Музгиз, 1947.

Т. Хренников. — Песня о Москве (там же). Музгиз, 1947.

М. Блантер. — Под звёздами балканскими (там же). Музгиз, 1947.

В. Захаров. (инстр. *В. Хватова*). — Колхозная полька. (Пьесы для оркестра домр и балалаек.) Музгиз, 1946.

С. Туликов. — Русский танец (там же). Музгиз, 1946.

Обр. Н. Чаплыгина — Селезень мой (там же). Музгиз, 1946.

В. Андреев. — Полонез (четыре пьесы). Музгиз, 1948.
В. Андреев. — Мазурка № 3 (там же). Музгиз, 1948.
В. Андреев. — Вальс «Фавн» (там же). Музгиз, 1948.
В. Андреев. — Пляска скоморохов (там же). Музгиз, 1948.

Указанные в списке произведения можно приобрести в следующих организациях и учреждениях, распространяющих репертуар, методические пособия и другие материалы в помощь художественной самодеятельности

Всесоюзный Дом Народного Творчества им. Н. К. Крупской (ВДНТ), отдел изданий и распространения. Москва, Армянский пер., 13. Расчётный счёт № 150109, Красногвардейское отд. Госбанка гор. Москва.

Отдел распространения управления по охране авторских прав. Москва, Лаврушинский пер., 17/19 (ВУОАП).

Пьесы высылаются наложенным платежом и по перечислениям на текущий счёт № 160147 в Московско-Ленинском отделении Госбанка гор. Москва.

Отдел ноты — почтой б. «КОГИЗ». Москва, Неглинная ул., 15.

Принимаются заказы на музыкально-вокальную литературу с высылкой почтой наложенным платежом (без задатка).

Магазин-салон «Советская музыка». Москва, ул. Горького, 15. Заказы на нотный материал (произведения советских композиторов) высылаются после перечисления на текущий счёт № 150746. Москва, Краснопресненское отд. Госбанка.

ВЫСТАВКИ РАБОТ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Изобразительное искусство является одним из действенных средств коммунистического воспитания трудящихся. В картинах, рисунках, плакатах, скульптурных работах, в различных формах прикладного искусства художники, отображая пафос социалистического строительства в нашей стране, героические эпизоды обороны Родины, жизнь железнодорожного транспорта и его лучших людей, тем самым воспитывают зрителей в духе животворного советского патриотизма.

Выставки изобразительного искусства занимают большое место в системе массовой культурно-политической работы культучреждений.

Опыт Всесоюзной выставки изосамодеятельности показал, что среди железнодорожников и членов их семей имеется немало талантливых людей, работающих в области изобразительного искусства, которых можно привлечь к участию в выставках, посвящённых 32-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Такие выставки целесообразно организовать в крупных клубах и дворцах культуры, широко привлекая самодеятельность полевых станций и всех железнодорожных предприятий.

Готовя выставку, следует ориентировать её участников на следующие темы.

1. Ленин и Сталин — вожди Советского государства.
2. Героический созидательный труд советских людей — строителей коммунизма.
3. Героика гражданской и Великой Отечественной войны.
4. Дружба народов СССР.
5. Железнодорожный транспорт и его люди (желательно показать на выставке портреты лучших людей узла, завода, железнодорожного строительства и др.).
6. Природные богатства СССР.

Организацию выставки необходимо возложить на комиссию художественной самодеятельности правления клуба.

В тех местах, где имеются отделения Союза художников, целесообразно привлечь их представителей в выставочную комиссию.

Подготовительную работу к выставке следует начать с широкого оповещения о ней через местную печать, радиовещание, путём специальных щитов и афиш. Следует также собрать актив изосамодеятельности и провести с ним беседу о задачах выставки и её содержании.

Для участников выставки необходимо с помощью Союза художников, Дома народного творчества, профсоюза работников искусств и др. организовать консультацию специалистов.

Экспонаты для выставки могут быть представлены в различных видах: живопись маслом, акварелью, пастелью, рисунки углём, карандашом, тушью, скульптура, художественная вышивка, апликация, тканьё, вязка, плетенье, раскраска, выпиловка, резьба по кости, по дереву и другие формы народного творчества. Точно так же разнообразны могут быть и формы экспонатов: картины, плакаты, портреты, зарисовки, гравюры, ковры, покрывала, портьеры, скатерти, национальные костюмы, посуда, украшения и т. д.

Для выставки необходимо отвести большую светлую комнату, имеющую и вечером хорошее освещение.

В период подготовительной работы к выставке надо тщательно хранить экспонаты. После отбора экспонатов специальной комиссией следует организовать их развеску на хорошо оформленных щитах. Экспонаты надо окантовать и прикрепить к каждому из них этикетку с названием работы, фамилией автора и места работы.

На открытие выставки приглашается актив узла.

Во время работы выставки организуются в определённые дни дежурства актива. Зрителей необходимо широко оповещать о часах открытия выставки через печать и афиши. Перед закрытием выставки жюри отмечает лучших её участников и представляет Райпрофсожу для поощрения грамотами.

ОРГАНИЗАЦИЯ ИЗОКРУЖКОВ

Работу по развитию изобразительной самодеятельности среди железнодорожников, начатую организацией выставки, необходимо закрепить путём создания постоянно действующих изокружков или изостудий.

В первую очередь в изокружки следует принимать железнодорожников и членов их семей, имеющих способности к рисо-

ванию, живописи, независимо от их предварительной подготовки и общего образования.

Перед приёмом в кружок необходимо произвести просмотр самостоятельных работ поступающих.

Для обеспечения организации кружка и его нормальной работы необходимо провести ряд подготовительных мероприятий, а именно: широко оповестить всех рабочих и служащих узла, завода, железнодорожного строительства об организации кружка, вывесить плакаты на видных местах на производстве, в клубе, в красных уголках, в месткоме, объявить по радио, в многотиражке, стенной печати, собрать самодеятельных художников и побеседовать с ними об организации кружка.

В качестве руководителя изокружка желательно привлечь специалиста, имеющего специальное художественное образование. Там, где этой возможности нет, руководство изокружком может быть поручено наиболее подготовленному художнику-самоучке.

Кружки самодеятельного искусства должны поставить перед собой задачу идейно-художественного воспитания участников кружка в духе социалистического реализма. Кружки дают начинающим художникам основные знания и навыки в изобразительном искусстве.

В соответствии с этим должна быть составлена программа работы изокружков. В программу входят: изучение теоретических основ и практика по следующим предметам: рисунок, живопись, композиция и основы декоративного искусства. Занятия по рисунку и живописи должны дать учащимся основы грамотного реалистического изображения действительности, воспитать восприятие формы, цвета, научить видеть цветовые отношения предметов.

Композиция является важной частью учебно-воспитательной работы кружка. Занятия по этому предмету имеют целью ознакомить учащихся с основами создания реалистической картины, развить творческое образное мышление, научить видеть главное и важное, отбрасывая случайное и второстепенное, связывать изображаемое с задачами и интересами производства, клуба.

Занятия по основам декоративного оформления должны дать учащимся общие знания и навыки по оформлению внутреннего помещения, фасада здания, колонны демонстрации к праздникам, клубной сценической площадки, спектаклей художественной самодеятельности, а также по оформлению стенной газеты и многотиражки и т. д.

В целях повышения культурного уровня занимающихся в изокружках необходимо систематически проводить беседы по решениям ЦК ВКП(б) по идеологическим вопросам, истории искусства, о проблемах советского искусства, беседы, посвящённые отдельным, наиболее выдающимся русским, советским мастерам искусства, по технологии художественных материалов, организовать коллективное посещение кружковцами лекций, докладов, проводимых в клубе, а также музеев изобразительного искусства.

СОДЕРЖАНИЕ

Отв. за выпуск *Е. Фридлянд*
Техред *П. Хитров*. Корректор *М. Голдина*

Сдано в набор 27/IX 1949 г.
Подписано к печати 5/X 1949 г.
Форм. бум. 84 × $108^{1}/_{32}$ д. л.
Объём $1^{1}/_{8}$ п. л. ЖДИЗ 89189. Зак. 1627
Тираж 2000 экз. А 13154

1-я тип. Трансжелдориздата

БЕСПЛАТНО

